VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 192)
z dnia 10 października 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 192)

10 października 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– „Informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakazu wjazdu samochodów ciężarowych powyżej 12 ton na odcinek Szarów – Tarnów oddanej do użytku autostrady A4 i związanych z tym zagrożeń dla bezpieczeństwa na drodze krajowej nr 94”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Maciejewski** i **Tomasz Rudnicki** zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad oraz **Beata Magrel** doradca prawny w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak** i **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry, otwieram posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam chyba tylko panów posłów na ten moment. Witam serdecznie. Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej reprezentuje sekretarz stanu w ministerstwie, pan Zbigniew Rynasiewicz, witamy serdecznie wraz z zespołem współpracowników.

Państwo posłowie otrzymali porządek dzisiejszego posiedzenia. Dotyczy on Informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakazu wjazdu samochodów ciężarowych powyżej 12 ton na odcinek Szarów – Tarnów oddanej do użytku autostrady A4 i związanych z tym zagrożeń dla bezpieczeństwa na drodze krajowej nr 94. Przypomnę, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na wniosek grupy posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Czy do zaproponowanego porządku obrad są uwagi? Nie ma. Dziękuję.

Stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę, w imieniu wnioskodawców głos zabierze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury, zdałoby się, dotyczy jakiegoś małego elementu systemu komunikacyjnego państwa, tego rusztu drogowego, jak określamy siatkę dróg krajowych. Wydaje się, że problem regionalny, może z perspektywy państwa niewarty podniesienia na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Po głębokiej analizie pomiędzy posłami w Klubie Parlamentarnym PiS doszliśmy do wniosku, że jednak nic bardziej mylnego niż postawić taką tezę, bo oto, czego rzecz dotyczy.

Rzecz dotyczy nowej autostrady budowanej nakładem wielu miliardów złotych. Rzecz dotyczy olbrzymich opóźnień w realizacji tej konkretnej i podobnych inwestycji. W końcu rzecz dotyczy politycznych decyzji, które często nie mają odzwierciedlenia w rzeczywistości. Panie ministrze, nie mam na myśli decyzji, na którą wszyscy czekali, bo od momentu złożenia wniosku wiele się zmieniło. Decyzji, którą zawdzięczamy panu – nie my, ale szczególnie mieszkańcy ziemi tarnowskiej i wszyscy użytkownicy autostrady A4. Ale

dotyczy to tych politycznych decyzji, które każą w sposób nieracjonalny wykorzystywać zrealizowane odcinki autostrad i dróg ekspresowych oraz środki publiczne.

Należy sobie zadać pytanie (myślę, że w drugiej części posiedzenia Komisji na pewno to pytanie padnie): ile jest jeszcze w kraju takich odcinków autostrad, korytarzy niepowiązanych z systemem komunikacyjnym i dróg lokalnych biegnących wzdłuż autostrady? Ile jest jeszcze takich zjawisk, które są skutkiem błędnych, czasami wręcz głupich decyzji? Świadomie używam tutaj określenia głupich, bo trudno czasami znaleźć uzasadnienie dla tychże decyzji.

W kontekście głównego tematu posiedzenia – myślę, że pan poseł Edward Czesak, który wraz z posłami z Ziemi Tarnowskiej był motorem tego przedsięwzięcia, rozwinie i przybliży z czym (dzisiaj można by powiedzieć – w ocenie historycznej) mieliśmy do czynienia, z czym spotkała się Podkomisja stała ds. transportu drogowego i drogownictwa wizytując te odcinki i jaki jest stan na dzień dzisiejszy, jakie są nadzieje na ich usystematyzowanie.

Panie przewodniczący, jeżeli pozwoli pan na przekazanie głosu panu posłowi Czesakowi. Proszę traktować to jako część koreferatu wprowadzającego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, oczywiście, umożliwię, co prawda – we wniosku nie jest określone do końca, kto występuje w imieniu wnioskodawców. Bardzo proszę, panie pośle. Pan poseł Czesak.

Poseł Edward Czesak (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, może po wstępie pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka kilka zdań. Pierwsze to podziękowanie mieszkańców Łapczycy, którzy w niedziele na zebraniu, w którym miałem możliwość uczestniczyć dziękowali wszystkim, którzy przyczynili się do tego, że koszmar, który miał miejsce w tej miejscowości i zakończył się w ostatnim czasie śmiertelnym wypadkiem, znalazł rozwiązanie zgodne z oczekiwaniami mieszkańców. Panie przewodniczący, chciałem tutaj podkreślić wspólne działania posłów z regionu a więc pana posła Michała Wojtkiewicza i pana posła Włodzimierza Bernackiego, z którymi brałem udział w spotkaniach z mieszkańcami zarówno Tarnowa, jaki Bochni i Łapczycy podczas wyjazdowego posiedzenia Podkomisji stałej ds. transportu drogowego i drogownictwa. Zresztą zarówno pan przewodniczący, jak i pan minister też byli obecni.

Zaowocowało to usunięciem pewnego absurdu, o którym na początku mówił pan przewodniczący Adamczyk, związanego z tym, że wykłada się duże pieniądze na realizację (z opóźnieniem, bo z opóźnieniem) programu budowy autostrad. W tym przypadku na odcinku Szarów-Tarnów, po czym na ten odcinek, gdy jest już oddany do użytkowania nie wpuszcza się tirów, czyli transportu ciężkiego. Te absurdy zostały w pewnym sensie usunięte. Dzisiaj możemy powiedzieć, że nowy stan nie spowodował jakiejś dramatycznej sytuacji w Tarnowie, gdzie w zapowiedziach lokalnych władz samorządowych i różnych instytucji miała powstać katastrofa. Wolny rynek uregulował rozpływ ruchu ciężkiego na odcinku, o którym mówimy i,który był przyczyną zwołania tego nadzwyczajnego posiedzenia Komisji, za co dziękuję panu przewodniczącemu i całemu prezydium, że wyraziło zgodę na to, aby dzisiejsze posiedzenie się odbyło.

Sprawa nie kończy się na tym, panie ministrze, że podjęta została właściwa decyzja. Choć z opóźnieniem, bo powinna być podjęta jeśli nie rok temu, to w momencie oddania łącznika autostradowego w węźle Brzesko, z możliwością pełnego przeniesienia ruchu ciężkiego a więc w czerwcu, a nie tydzień temu. Dlatego chcemy również podnieść na tym posiedzeniu Komisji zaniechania ze strony rządowej, które mają miejsce w odniesieniu do idei rozwoju gospodarczego w szeroko rozumianym pasie autostradowym poprzez właściwe połączenia w węzłach z drogami lokalnymi.

Takim przykładem, o którym zapewne bardziej szczegółowo powie pan poseł Michał Wojtkiewicz, podnoszący od lat ten problem w Komisji Infrastruktury, jest obwodnica Dąbrowy Tarnowskiej, która nie znalazła się w programie budowy. Dlaczego posłużyłem się tym przykładem? Angażowanie się samorządowców, zgodnie z oczekiwaniami strony rządowej w przygotowanie inwestycji, ba, nawet w konfigurowanie porozumień, które mają zaowocować

budową ze środków samorządowych różnych inwestycji poprawiających łączność z głównymi ciągami komunikacyjnymi, wskazują na braki ustawodawcze. Panie ministrze, już kończę mój głos, postaram się to w jakiś sposób przedstawić na przykładzie obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej. Inwestycja była obiecywana od wielu lat, samorząd poniósł koszty, co powoduje, że ludzie są zawiedzeni, że mimo obietnic prominentnych polityków (bo w artykule, który mam przed sobą wskazywani są zarówno politycy z Platformy, jak też z PSL) oczekiwana przez nich inwestycja nie jest zrealizowana

Panie ministrze, jako parlamentarzyści Ziemi Tarnowskiej, którzy zaangażowali się w poprawianie sytuacji powstałej mimo zrealizowania odcinka Szarów-Tarnów chcielibyśmy, aby podczas dyskusji na tym posiedzeniu doszło do jakiś wniosków, które wygaszą konflikty między poszczególnymi samorządami wynikające właśnie z tej sytuacji, którą pan minister dobrze zna i dzięki decyzji pana ministra udało się rozwiązać. Aby społeczności lokalne widziały, że ekipa rządowa też chce zrobić coś pozytywnego w tym obszarze.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi Czesakowi. Jeszcze jeden poseł Ziemi Tarnowskiej, bardzo proszę, pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo, również za to, że możemy dzisiaj rozmawiać na ten temat, bo jest on bardzo ważny. Zresztą pan minister jest od niedawna, ale dotyczy to również obszaru, w którym będzie jeździł do domu autostradą i zna ten problem. Dobrze, że to zostało zrobione, chociaż do pewnego stopnia Tarnów dzisiaj też ma problemy, bo jednak ruch na tym odcinku jest w jakimś stopniu utrudniony, ale pomińmy to.

Chciałbym zwrócić uwagę na inną sprawę, ponieważ autostrada to są wielomiliardowe wydatki. Niedawno była afera, że prezydent za 50 tys. gdzieś tam został zamknięty na trzy miesiące… Czy nie jest absurdem, że wielomiliardowe straty powodowane są przez niegospodarność? Projekty, które zostały zrealizowane na autostradzie (już zaraz o nich powiem), to są trzy ronda obok siebie na zjeździe do Tarnowa. To jest po prostu absurd, jakiś projektowy koszmar. Druga sprawa to są ekrany. Umówiłem się już dzisiaj, że zrobię nalot samolotem z aeroklubu i pokażę te absurdy, gdzie ekrany budowane są w szczerym polu. To są grube miliony i jak potężne są te ekrany, po prostu coś niesamowitego. Niedawno mieliśmy delegację z Bawarii i starosta mówi: „coś okropnego, jak wy możecie tyle pieniędzy wydawać na takie absurdy?". Zwrócił również uwagę na temat tych trzech rond w Tarnowie, jak również na ekrany dźwiękochłonne, które oblegają prawie całą autostradę od Szarowa do Tarnowa.

Jeszcze jedna sprawa. Dlaczego nie może być rozliczona kwestia jakości wykonania autostrady przy zjeździe w Szarowie? Zaraz za wiaduktem, panie ministrze, jest tarka. Po prostu ktoś odebrał autostradę, która nie powinna być odebrana. Kolejna sprawa, tuż przed Szarowem, jak jedzie się z Krakowa, pan minister na pewno wie, niech nie opowiadają bzdur, że miały tam być bramki. Po prostu coś zostało sknocone. Już robiłem interpelację i dostałem głupie odpowiedzi, że miały tam być postawione bramki poboru opłat. To jest następna głupia filozofia.

Gdyby zaoszczędzono te pieniądze na autostradzie, to już dawno byłaby wybudowana obwodnica wschodnia. Siedzimy od dziesięciu lat i ciągle obraduje się co do tego, jak ma przebiegać. Może nie w pełni jest to zasługa obecnej dyrekcji, że nie ma tej obwodnicy, ale również władz lokalnych, to się rozkłada tak pospołu. Jednak chcę powiedzieć, że kwestia obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej ciągnie się już prawie dwadzieścia lat. Jak byłem starostą to już na ten temat rozmawialiśmy. Już były lokalizacje, już miano wchodzić. Za mostem w Szczucinie droga jest poprawiona, więc jako tako się jedzie dalej w kierunku Kielc, natomiast na odcinku od Tarnowa do Szczucina kompletnie nic się nie robi. Ci ludzie jednak potrzebują obwodnicy.

Panie ministrze, jest pan nowym ministrem, ale warto by zwrócić na to uwagę, bo to są w sumie grube miliony i miliardy pieniędzy, które zostały wyrzucone. Czy ktokolwiek będzie za to odpowiadał?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam nadzieję, że trzech posłów wystarczająco uzasadniło problem, dla którego zostało zwołane dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Oczywiście, nie będę się włączał, bo są tu bardzo kompetentni ludzie, przedstawiciele generalnej dyrekcji, dyrektorzy i pan minister. Jednak jedno warto już powiedzieć, panie pośle Michale, co do ekranów. Dzisiaj mamy już obniżone normy, jednak przez zobowiązanie, że przez pięć lat niczego nie możemy zmienić, one – po prostu – pozostają. A tak nawiasem mówiąc, jest pytanie (myślę, że panowie tu powiedzą): kiedy i kto spowodował, że przyjęliśmy w kraju tak wyśrubowane normy?

Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do poruszanych kwestii. Panie ministrze, oddaję głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Przedstawimy prezentację, którą objaśni pan dyrektor Maciejewski. Oczywiście, nie mogę się zgodzić z argumentacją, że wszystko, co zostało zrobione, to są pieniądze wyrzucone w błoto. Sam fakt, że zabiegaliśmy o to, żeby jechać wybudowaną autostradą pomiędzy Krakowem a Tarnowem świadczy o tym, że jest tam ta autostrada a nie ma błota, a więc nie rozumiem tej argumentacji.

Co do ekranów, tu pan przewodniczący Żmijan już powiedział, więc trzeba trochę się miarkować. Rozporządzenie zostało przygotowane i wcielone w życie przez ministra Szyszkę i prowadzimy kilkuletnie zabiegi o zmianę, bo jak coś się zapisze a później przychodzi to uzgodnić z Komisją Europejską, to wiecie państwo, że nie jest to takie proste. Kilkuletnie starania, wychodzące wtedy jeszcze z inicjatywy ministra infrastruktury a później transportu, uwieńczone zostały sukcesem i zostało to zmienione już za obecności w ministerstwie pana ministra Nowaka. Trzeba powiedzieć, że dobrze, bo na pewno nie tylko pan poseł Wojtkiewicz, ale każdy z nas uważał, że jest tu trochę absurdów i taka prawda.

Proszę, panie dyrektorze, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan dyrektor Maciejewski, proszę bardzo.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Szanowni państwo (tylko ogarnę tu komputer), dobrze, chciałem pokrótce przedstawić ostatni okres związany z odcinkiem autostrady między Krakowem a Tarnowem, który zakończył się teraz 5 października całkowitym otwarciem ruchu na tym odcinku drogi.

Dla tych z państwa, którzy nie do końca znają region albo dla przypomnienia i zobrazowania, wygląda to tak: na niebiesko zaznaczony jest odcinek od węzła Szarów (za Krakowem) w kierunku na wschód do Tarnowa i tam się dziś kończy autostrada A4 na wschodzie. Tak wygląda w przybliżeniu sytuacja w Tarnowie, to jest plan orientacyjny. Tutaj na węźle Tarnów Północ kończy się autostrada. Odcinek niebieski to jest odcinek miejski drogi krajowej nr 73, którą samochody mogą zjeżdżać do starej drogi krajowej nr 4 i dalej jechać nią na wschód w kierunku do przejścia granicznego w Korczowej.

W listopadzie 2012 r. na autostradzie A4 między Szarowem a Tarnowem dopuszczone zostały do ruchu pojazdy poniżej 12 ton oraz autobusy, ze względu na to, że wtedy autostrada była już gotowa na swojej części na dwóch jezdniach a na części – na jednej jezdni. Można było na tym fragmencie puszczać samochody, więc uznaliśmy, że warto już wówczas otworzyć drogę dla części pojazdów. Pojawiły się wtedy głosy, nawet wyliczenia władz samorządowych województwa, bo nie tylko przecież miasta Tarnowa, ale stanowisko zajmował także wicemarszałek województwa, dość zdecydowane było również stanowisko wojewody. W związku z czym podjęliśmy decyzję, ze względu na fakt, że droga nie jest na całej długości odcinkiem dwujezdniowym, jest tam fragment jednojezdniowy, żeby ograniczyć ruch dla pojazdów powyżej 12 ton. A w kolejnych krokach, po zakończeniu budowy precyzyjnie wyliczyć liczbę pojazdów, które będą poruszały się po autostradzie, przez Tarnów i przez drogi równoległe po to, żeby nie doprowadzić do sytuacji, z jaką mieliśmy do czynienia przez kilka lat chociażby na zakończeniu autostrady A2 w Strykowie. To znaczy, żeby świadomie podejmować decyzje o tym, że gdzieś będzie wpuszczana

duża liczba pojazdów ciężarowych. Należy pamiętać także o tym, że w tym czasie niegotowy był jeszcze łącznik pomiędzy autostradą A4 a drogą krajową nr 4 w okolicach Brzeska (ul. Leśna), która na podstawie porozumienia z samorządem była przebudowywana, żeby mogła przenosić ruch samochodów ciężkich. Ta przebudowa skończyła się 9 lipca.

Tak jak mówiłem, w kroku pierwszym wykonaliśmy analizę jeszcze w styczniu, żeby zobaczyć, jak zmniejsza się ruch samochodów na drodze nr 94. On, jak państwo widzicie, w porównaniu do października 2012 r. zmniejszył się w styczniu 2013 r. o 42%, ale już w porównaniu do grudnia ruch był mniejszy tylko o 13%, co oznaczało, że część samochodów właściwie równolegle korzystała ze starej drogi krajowej nr 4. W kolejnym kroku, jak mówiłem, zleciliśmy bardzo szczegółową analizę, która miała zmierzyć strukturę kierunkową ruchu, ponieważ były wątpliwości władz samorządowych co do tego, że puszczenie ruchu w stu procentach autostradą A4, bez zjazdu w Brzesku, spowoduje zakorkowanie Tarnowa. W związku z czym postanowiliśmy bardzo precyzyjnie to wyliczyć, ponieważ prezentowane nam wyliczenia nakładały pewną narrację i miały wskazywać na merytoryczność stanowiska. Były tam zsumowane liczby średniodobowego ruchu w okolicach Tarnowa i, rzeczywiście, powstawała gigantyczna liczba pojazdów, które najprawdopodobniej rozjadą to miasto.

Dlatego postanowiliśmy precyzyjnie to wyliczyć na podstawie metody opartej o analizę tablic rejestracyjnych, żeby wiedzieć skąd samochody wjeżdżają, gdzie wyjeżdżają i nie podejmować decyzji na ślepo. Tutaj jest mapa, która pokazuje, gdzie rozmieszczone były punkty pomiarowe. A zatem na południowej obwodnicy Tarnowa, na zachodzie w kierunku Krakowa, na wlocie od Rzeszowa a także na północy miasta, żeby wyłapać ruch, który idzie w układzie północ-południe. To jest graf, który pokazuje, że dość szczegółowo przeanalizowane były wszystkie te relacje. Co z tego wychodzi wymieniają dwa myślniki obok. W kierunku północ-południe liczba pojazdów, która jeździła wówczas przez Tarnów to było 1409 na dobę. W kierunku wschód-zachód, czyli południową obwodnicą miasta była to liczba 1974 pojazdów. Teraz pozostała kwestia wyliczenia dzięki tej analizie, ile z tych blisko 2 tys. pojazdów może przejechać przez Tarnów, gdyby otworzyć wszystkie relacje w okolicach autostrady A4. Z badań wyszło nam, że będzie to około 3,5% w stosunku do całości ruchu w mieście a zatem, w liczbie bezwzględnej, wzrost z 1400 – o około 730 pojazdy ciężarowe na dobę w Tarnowie.

Dlatego też, mając te wyniki, mogliśmy przedstawić rekomendację panu ministrowi właściwemu ds. transportu, osobiście panu ministrowi Rynasiewiczowi. On z naszą pozytywną rekomendacją dla puszczenia ruchu samochodowego na wszystkich relacjach, w tym przez Tarnów, polecił powołanie zespołu roboczego, ponieważ nadal pozostawały wątpliwości, w tym momencie już samorządu tarnowskiego, aby w ciągu kilkunastu dni całkowicie to rozstrzygnąć. Zespół miał też zastanowić się, jak wobec decyzji o puszczeniu ruchu zmienić elementy organizacji ruchu w całym mieście tak, żeby ewentualne negatywne skutki zniesienia ograniczenia dla Tarnowa była jak najmniejsze. Protokół z prac zespołu roboczego został podpisany 24 września. Podczas wizji lokalnej stwierdzono, że stan wyjściowy, z którym mamy do czynienia jest taki, że ruch odbywa się płynnie i bez utrudnień i to jest cytat z tego protokołu.

Ustaliliśmy, że istnieje prawdopodobieństwo, ale i możliwość, że gdyby pojawiały się zatory na przejeździe przez Tarnów na drodze krajowej nr 73, wówczas jest jeszcze bufor w postaci zmiany zaprogramowania sygnalizacji świetlnych tak, żeby dać większy priorytet dla przechodzącej przez Tarnów drogi nr 73. Ponieważ droga nr 73 jest w Tarnowie, który jest miastem prezydenckim, więc za zarządzanie ruchem na tej drodze odpowiada pan prezydent. Zadeklarowaliśmy jednak, że gdyby był jakiś kłopot z jej zaprogramowaniem, to mamy czy w Krakowie, czy w Warszawie inżynierów ruchu, którzy mogą, oczywiście – za darmo, to zaprogramować. Dlatego nie ma kłopotu, że trzeba wynająć firmę i musiałoby to długo trwać, bo sami możemy to zrobić. Władze miasta na razie nie chciały z tego skorzystać. Nie zmienia to faktu, że na drodze krajowej nr 73 w Tarnowie, o czym za chwilę, nie ma problemu gigantycznych korków.

Myślę, że warto również zwrócić uwagę na pewne uzasadnienie prawne. Droga nr 73 zgodnie z przepisami prawa, jest w stu procentach drogą tranzytową przeznaczoną w szczególności dla ruchu pojazdów ciężarowych. To wynika z rozporządzenia ministra

infrastruktury. Droga nr 73, jak państwo widzicie, przebiega od Kielc aż do Jasła, m.in. przez wspomniany Szczucin, Dąbrowę Tarnowską czy Tarnów.

A zatem, w oparciu o obowiązujący stan prawny (o którym powiedziałem), o analizę ruchu (którą zrobiliśmy podwójnie, w tym wyniki pomiarów metodą porównywania tablic rejestracyjnych), o analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, także na drodze równoległej (jak i podnoszone przez władze samorządowe problemy, które miały wystąpić szczególnie w okolicach szpitala w Tarnowie, uniemożliwiające wyjazd karetek czy blokujące pracę Straży Pożarnej w kolejnym punkcie), o wizje lokalne i wyniki prac zespołu – podjęliśmy rekomendację o dopuszczeniu ruchu na A4 bez ograniczeń tonażowych na wszystkich możliwych relacjach. 4 października czyli w ubiegły piątek, organ zarządzający ruchem, którym dla tych dróg jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad podjął decyzję, aby od 5 października ruch na A4 odcinek Szarów-Tarnów był otwarty dla wszystkich relacji dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.

Po tej decyzji samochody pojechały. Prowadzimy ścisły monitoring tego, co dzieje się na A4 i na drodze nr 73 w Tarnowie. Zgodnie z prognozami liczba pojazdów wzrosła o 400-700 pojazdów na dobę. Co ważne, czas przejazdu odcinkiem miejskim drogi krajowej nr 73 od węzła Tarnów Północ do węzła Lwowska, czyli na południu miasta, wynosi dziesięć-szesnaście minut. Warto sobie to porównać z tym, jak jeździmy chociażby po Warszawie, w której każdy z nas mieszka bądź pracuje. Tutaj przejechanie ośmiu kilometrów w dziesięć minut bywam czasem trudne. Poniżej jest tabela, która pokazuje jeden z wyników takich pomiarów. Są one dokonywane trzy razy na dzień przez nasze służby, które są tam wydelegowane w celu prowadzenia ciągłego monitoringu. Wszystkie odcinki pokazane są w skali poziomu swobody ruchu. Ma on pięciostopniową skalę – od A do E.

Jak państwo widzicie, w dwóch miejscach jest to ruch jedynie spowolniony ze względu na sygnalizacje świetlne oraz na rondo, które występuje w Tarnowie, ale rondo taką ma charakterystykę. Buduje się je po to, żeby uspokajać ruch. Tu są pokazane zdjęcia wykonane 9 października w godzinach między ósmą a dziesiątą. Prosiłem, żeby zrobić je na wlocie północnym. Tutaj jest przejście przez Tarnów. Wskazuje ono, iż nasze precyzyjnie wykonane prognozy potwierdzają, że w godzinie szczytu nie występuje dramatyczna sytuacja. Tutaj jest jeszcze zrzut, który poprosiłem zrobić 9 października, w południe, dla całego tego obszaru. Nie mam, niestety, wskaźnika, ale pod numerkiem 73, który jest na przejściu przez Tarnów widać ciemniejszy punkt. To jest okolica ronda, gdzie wychodzi nam, że poziom swobody ruchu spada do poziomu C, ale może być jeszcze poziom D i E, więc jest to w średniej niższej stawce poziomów swobody ruchu.

Dysponuję jeszcze filmem. Poprosiłem, żeby sfilmować cały przejazd po drodze nr 73. Tak, że – jeżeli macie państwo ochotę – to mogę go odtworzyć. On również został nagrany 9 października rano i trwa jedenaście minut, więc dłuższą chwilę, ale z drugiej strony nie tak długo. Jeżeli państwo chcecie, jest po kolei pokazane z naszego samochodu, co dzieje się na tym odcinku. OK, to w takim razie go odtworzę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Teraz jeszcze film, tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W trakcie możemy dyskutować.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Na tle filmu możemy rozmawiać.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy są tam jakieś ciekawe sceny?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Chciałbym, żebyśmy go obejrzeli.

Głos z sali:

A jak długo trwa?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:
Jedenaście minut, tyle, ile się jedzie przez Tarnów. Tutaj, jak państwo widzicie, jest wjazd od Rzeszowa. Główną jezdnią w kierunku Krakowa jest droga nr 94, tu skręcamy na północ do Tarnowa i to jest łącznica na węźle południowym dróg krajowych nr 94 i 73 w Tarnowie.

Głos z sali:
A przodem jechał patrol policji, bo jest tak pusto?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:
To nawet nie ja, to jechała nasza służba. Od Rzeszowa, tak jest. Właśnie, dziękuję, że państwo zauważyliście, że droga jest równa. Jesteśmy cały czas w zarządzie generalnej dyrekcji.

Głos z sali:
Zaraz się skończy, jest granica miasta.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Kto rządzi w Tarnowie? Platforma.

Głos z sali:
To prezydencka droga, tak?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:
Dobrze, to już jest wasza dyskusja, nie moja.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):
To jest ta droga?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:
Panie pośle, tam była tabliczka, mogę cofnąć. Jest tabliczka „73”. Tutaj, jak państwo widzicie, jedziemy od południa, wjechaliśmy już do miasta. Pojawiają się pojazdy ciężkie. To jest godzina ósma rano. Szczyt jest między siódmą a dziewiątą, więc pora jest tak wybrana, żeby było to miarodajne. Po prawie stronie jest znak (tego do końca nie będzie widać), że jest szpital. To jest newralgiczny rejon z pewnym ryzykiem. Władze miasta miały obawy, że będzie kłopot ze względu na duży ruch ciężarowy. Mijamy szpital po prawej stronie. Jak państwo widzicie, jest tu powierzchnia wyłączona z ruchu, zrobiony lewoskręt dla pojazdów, które skręcają do szpitala, a więc szerszy odcinek drogi. Zbliżamy się do miejsca pierwszego spowolnienia ruchu czyli do ronda. Tam, jak wskazywałem, też jest zaznaczone na brązowo, czyli występuje największe spowolnienie. Jednak rozumiem, że po to też zbudowane jest rondo, żeby spowolnić i uspokoić ruch na tym skrzyżowaniu. W związku z tym będzie tu przez chwilę zatrzymanie, jeśli dobrze pamiętam.

Przepraszam, nie wiem, dlaczego przerwało. Coś tu nie jest OK. Nie wiem, dlaczego tak się zdarzyło. To jest służbowy samochód generalnej dyrekcji, panie ministrze, tam na pewno są sprawne hamulce. Kurczę, coś tutaj nie jest OK, nie wiem, dlaczego.

Głos z sali:
W każdym razie droga funkcjonuje.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:
Tak, ale nie wiem z jakiego powodu tak się stało. Nie, tu widać rondo przy autostradzie. Spróbuję jeszcze z drugiego nośnika.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:
Panie przewodniczący, czy mogę zdanie?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:
Nie chciałbym – oczywiście – przedłużać, ale powiem tylko tyle, że przede wszystkim należy pamiętać o tym, co było zawarte w wypowiedzi pana dyrektora. Moment, w któ-

rym otwarty został łącznik pozwalający zjeżdżać samochodom z autostrady w Brzesku to jest 9 lipca br. Wiadomo, że gdybyśmy mieli jeszcze informację, jaki jest potok pojazdów, który zjeżdża w Brzesku, to moglibyśmy na to nałożyć informację dotyczącą liczby pojazdów, które nie wjeżdżają w ogóle do Tarnowa, bo zjeżdżają z autostrady i jadą w kierunku Kielc. Myślę, że taka informacja pozwalałby wtedy zrozumieć, dlaczego ruch mógł być puszczony dopiero w tym czasie, w którym został puszczony. Podobnie jest też ważne, że cały odcinek autostrady, o którym mówimy, nie jest jeszcze odcinkiem całkowicie oddanym do ruchu. Prace jeszcze trwają, więc to też jest ważna informacja.

Nie należy również zapominać, o czym mówił pan dyrektor na początku, bo w uzasadnieniu państwo mówicie, że przez cały rok nie został puszczony ruch. To nie tak, bo przejezdność, która została uzyskana rok temu w listopadzie pozwalała na puszczenie ruchu nie pełną autostradą, tylko niektórymi odcinkami. Dlatego też było to niemożliwe. Mówię to nie dlatego, żeby w jakiś sposób negować uzasadnienie, które zostało przedstawione przez posłów wnioskodawców, ale po to też, żeby wyjaśnić całą sytuację. Uważam, że ruch został puszczony we właściwym momencie. To jest też szkoła współpracy z miastem Tarnów, która jest nam potrzebna, bo myślę, że właściwa organizacja ruchu już wewnątrz miasta mogłaby jeszcze bardziej usprawnić przejazd pojazdów przez miasto. Jednak musi tu być wola z obydwu stron, czyli ze strony GDDKiA i ze strony miasta. Z naszej strony jest.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Tu za chwilę państwo zobaczycie. Udało się, żeby film poszedł dalej. Mam nadzieję, że takich zacięć już nie będzie. Cały czas jesteśmy przed rondem. Natomiast za chwilę będzie widać sygnalizacje świetlne i będzie dobrze zobrazowane, jak ustawiony jest priorytet. On jest odwrócony, czyli nie jest ustawiony dla drogi nr 73, tylko dla lokalnych dróg podporządkowanych. W związku z czym jest tam – siłą rzeczy – jeszcze bufor czasowy, aby tę regulację zmienić, gdyby była taka potrzeba. Choć film będzie pokazywał, że wymaga to raczej ciągłego monitoringu i elastycznego reagowania na sytuacje, które mogą następować. To, co jest sfilmowane, prezentuje sytuację relatywnie dobrą, jak na ryzyko, które miało tam wystąpić.

Tu już dojechaliśmy do ronda i za chwilę będzie widać, jak od razu zmieni się sytuacja ruchu. Proszę też zwrócić uwagę, co dzieje się na kierunkach podporządkowanych, z których mogłyby ewentualnie jechać samochody a tutaj nie ma żadnego zatoru. Tutaj, jak państwo zwrócicie uwagę, to jest obiekt, o którym też mówiono, że jest obiektem nienormatywnym, pod którym nie będą mogły przejeżdżać ciężarówki. I ta, która jedzie z przeciwka i ta, którą widzimy przed nami też przejechała. Tu zaczynają się sygnalizacje świetlne. Akurat jest zielone światło, ale liczba samochodów pokazuje, że nie ma jakiegoś gigantycznego zatoru a ruch właściwie wydaje się być na poziomie swobody ruchu B. Już pali się zielone światło, więc jedziemy. Za chwilę będzie widać, bo tu jest właśnie kwestia ewentualnej koordynacji sygnalizacji, gdyby miało się coś złego dziać, ale warto na razie spróbować. W przeciwnym kierunku widać chyba największy zbiór samochodów. Stajemy na czerwonym świetle, ono dopiero się zapaliło i będzie widać, że liczba pojazdów wyjeżdżających z dróg podporządkowanych jest relatywnie nieduża, bo jeżeli pamiętam, to będą chyba trzy samochody. Chwilę czekamy i są: pierwszy, drugi i trzeci. Jak widzicie państwo, na górze są takie kamery. To są światła akomodacyjne. W razie czego, poprzez programowanie sygnalizatorów można spowodować, że będą przełączały się na zielone, kiedy będzie duże natężenie ruchu w ciągu głównym. Zostały jeszcze trzy minuty filmu, więc niedługo.

Jak widać przekrój drogi jest dobry. To jest droga dwujezdniowa, obok chodnik, szeroki pas rozdziału, więc jedzie się wygodnie. Natężenie ruchu nie jest powalające. Znowu była tabliczka, że jest to droga nr 73. Już zbliżamy się do autostrady. Struktura ruchu, jak widać, jest zróżnicowana. Dojeżdżamy do A4. Tam widać remizę strażacką, taki biało-czerwony budynek. Było zgłaszane ryzyko, że nie będą mogły wyjeżdżać wozy. To znaczy komendę, przepraszam, budynek Państwowej Straży Pożarnej. Chciałbym, żebyśmy dotarli już do końca tego węzła i do autostrady. Dojeżdżamy już do A4.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Trzeba powiedzieć, że to jest bardzo nieduża odległość. Tylko na filmie tak wygląda, że jest duża. Tu zaraz jest rondo obok ronda. Jest jedno i chyba będziecie skręcali w prawo i już, proszę zobaczyć, następne rondo. Po prostu głupota projektantów. Następne, obok stoją dwa ronda i tam trzecie.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Jeszcze *à propos* tych rond, to są pewne rozwiązania inżynierskie, które nie do końca wynikają z bezsensownego rozmachu w projektowaniu. One są tam zbudowane, ponieważ plany miasta wskazywały na to, że do tych rond będą dochodzić drogi, które wybuduje miasto i w taki sposób mają być połączone z łącznicami przy autostradzie A4. Dlatego one są już do tego przygotowane.

Dziękuję. Jak było widać, ruch jest taki, jak przewidywaliśmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mamy wiedzę poszerzoną jeszcze o efekty wizualne. Bardzo proszę, pierwszy zgłosił się pan Robert Wardzała. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Robert Wardzała (PO) – spoza składu Komisji:

Otóż, jestem posłem z tego regionu i z miasta, o którym w tej chwili jest mowa, z Tarnowa. Muszę powiedzieć, że zadziwia mnie kreatywność pana pracowników. Szkoda, że film nie został nakręcony w innych godzinach, w których tam normalnie stoją samochody, zwłaszcza na przewężeniu ruchu drogowego. Dzisiaj sam mogę powiedzieć, że zanim został puszczony ten ruch, to byłem świadkiem sytuacji, kiedy w godzinach szczytu karetki przeciskały się między stojącymi samochodami, zajmującymi obydwa pasy i to na bardzo sporej odległości. To nie jest tak ślicznie, jak pan nam tutaj pokazał. Zapraszam jutro o godzinie 16.00 do Tarnowa, to zobaczy pan, jak to naprawdę wygląda. Rozumiem, że ma pan dobrą wolę i chce pan pokazać, że jest wszystko dobrze, ale zapewniam, że tak nie jest.

Przekażę może dane od kolumny transportu ratowniczego. W tej chwili czas dojazdu karetek do szpitala przedłużył się trzy razy, jest trzy razy dłuższy niż był. Wiem, że to nie dla każdego może mieć znaczenie, jednak uważam, że ludzkie życie i zdrowie jest tutaj bardzo istotne. Nawet te argumenty mimo wszystko powinny powstrzymywać przed takimi decyzjami. Wiem, że były problemy i dlatego nie ma dzisiaj nitki do Dębicy, bo zdajemy sobie sprawę, że już dawno powinna być. Był problem z wykonawcami a mogło dzisiaj w zasadzie nie być tematu w Tarnowie. Niestety, to nie jest wina miasta, że tak się stało i miasto bierze teraz na siebie ten ciężar, bo droga po prostu nie ma przedłużenia, nie można puścić ruchu koło Tarnowa, tylko trzeba go częściowo wpuścić do miasta.

Ruch po jego wpuszczeniu zwiększył się na tym odcinku prawie dwa razy. Na osiedlu, o którym mówię, bo to jest odcinek około dwóch kilometrów obudowanych potężną liczbą bloków wielopiętrowych, mieszka 30 tys. ludzi. W porze porannej, kiedy ruch jest bardziej intensywny i w godzinach czternasta-siedemnasta, kiedy też jest wzmożony jest tam problem z komunikacją, aby dało się po prostu dojechać do domu albo z domu wyjechać. Auta stoją, przesuwają się w żółwim tempie. Protesty, które ludzie próbowali inicjować, żeby tę decyzję odwrócić też niczego dobrego nie będą wnosić, bo spowodują jeszcze zwiększenie korków, ewentualne chodzenie po pasach itd.

Konkludując, może powiem jeszcze, że już po kilka dniach użytkowania widać na drodze ślady ciężkich aut. Natomiast, jeżeli sytuacja będzie trwała dłużej, to koszt odbudowy nitki, która jest użytkowana przez ciężkie samochody będzie wynosił około 40 mln zł. Na to miasta dzisiaj nie stać.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Józefa Rackiego.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, mam dwa pytania. Jedno, czy to jest miasto prezydenckie i czy drogi należą do prezydenta? I z ciekawości, jakie jest natężenie ruchu na odcinkach dróg, o których pan mówił?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Stało się, nie ma obwodnicy wschodniej, która mogła powstać za pieniądze, które zostały wrzucone już bezpowrotnie i bezsensownie w te rozjazdy. Drugi zjazd w Wierzchosławicach to jest rzeczywiście cyrk, bo jest tam zupełnie pogmatwane. Na ten temat dużo wcześniej, bo dziesięć lat temu rozmawiałem z projektantami z generalnej dyrekcji. Nawet nosiłem uzasadnienie dla tego zjazdu. Proszę sobie wyobrazić (dla wiedzy szanownych posłów), że w listopadzie projektant zgłosił projekt do akceptacji a w styczniu sam się odwołał od tego projektu, że to jest zła lokalizacja. Na przestrzeni dwóch, trzech miesięcy, kiedy miał to poprawiać, kosztowało to dodatkowe 4,5 mln zł, samo tylko przerzucenie papierów. A to pokazuje tylko drobną skalę.

Jeżeli chodzi o ekrany dźwiękochłonne, to – oczywiście – nie chcę wnikać, bo nie orientuję się dobrze odnośnie norm hałasu. Jednak buduje się ekrany w miejscach, gdzie nie chroni to budynków, tylko stawia się w lesie i to jeszcze na skarpie. Ekrany stojące przy autostradzie mają trzy, trzy i pół metra wysokości, potem jest skarpa pięciometrowa i na skarpie jest jeszcze drugie trzy i pół metra. To jest po prostu absurd. Lisy to ma chronić przed hałasem czy po prostu las? To jest głupota. Naprawdę pokażę to panu ministrowi, bo dzisiaj zamówiłem samolot właśnie po to, żeby się nad tym przelecieć i porobić zdjęcia. Jeżdżę dwa razy w tygodniu, ale nie mam czasu, żeby stanąć i zrobić zdjęcia. Po prostu to zobaczycie. Naprawdę, wyście to budowali i można było tego uniknąć. To jest tak bolesne, że zamiast tam wywalać pieniądze, to już można by za nie wybudować obwodnicę Tarnowa. Trudno. Nie wiem, czy pan minister będzie tego dochodził czy nie. W każdym razie mamy za dużo pieniędzy, wydajemy je i Polska jest tak bogata, tylko wyrzuca się pieniądze a efektywność jest żadna.

Korzystając z okazji, jeszcze raz pytam się panów. Proszę mi odpowiedzieć, kto odebrał drogę w Szarowie? Czy ona jest odebrana? I kwestia nieszczęsnego odcinka za wiaduktem od strony Tarnowa, gdzie nachylenie jest w zupełnie odwrotną stronę. Kto to odebrał i co się dzieje z tą autostradą? Jest tam chyba ograniczenie prędkości do 110 km/h, jeśli się nie mylę. Proszę mi na to odpowiedzieć. Jeżeli nie, to trudno.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę. Czy pan poseł już skończył? Dziękuję. Proszę pana posła Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zapewne część z państwa zastanawia się, bo i takie pytania tutaj padały, jaki jest cel, dlaczego oglądamy jedenastominutowy film przejazdu samochodu? Dlaczego dzisiaj o tym mówimy? Mówimy o tym dlatego, że przed rokiem otwarto odcinek (56 km) autostrady. Autostrada, jak sama nazwa wskazuje, służy jako główna trasa ruchu samochodowego. Owszem, przed rokiem uruchomiono autostradę, ale tylko dla samochodów osobowych, natomiast samochody ciężarowe jadą wzdłuż autostrady rozjeżdżając miejscowości, które leżą przy niej. Musiało stać się coś bardzo złego, mianowicie doszło do tragicznego wypadku w Łapczycy, nawet dwóch wypadków na trasie dawnej „czwórki" wzdłuż autostrady A4. Doszło do tragedii i dopiero wówczas wytworzył się klimat, który pozwolił zmienić wcześniejsze decyzje.

Dzisiaj mówimy o tym, że jest kłopot w Tarnowie, ale jest też kłopot wzdłuż autostrady A4 w Łapczycy i innych miejscowościach. Nie bez przyczyny uzasadniając zwołanie tego posiedzenia mówiłem o takich zjawiskach w skali całego kraju. Zastanawiamy się, ile jest takich miejsc, ile podjęto takich decyzji, skutkiem których wydano miliardy złotych? Przypomnę, że tylko i wyłącznie na ten odcinek, po którym nie pozwolono jeździć samochodem ciężarowym wydano bez mała dwa miliardy (1960 mln zł). I oto przez rok korzystamy z produktu, na który z budżetu państwa, ze środków Unii Europejskiej i jakichkolwiek innych źródeł wydatkowano 2 mld zł a samochody ciężarowe nie mogą wjechać na tę trasę…

Mało tego, dochodzi teraz do sytuacji, w której antagonizuje się społeczności lokalne. Z jednej strony są mieszkańcy Tarnowa a z drugiej – mieszkańcy gmin, które leżą wzdłuż autostrady A4. Pytanie: kto wygra, kto jest silniejszy? Uważam, że należałoby zapy-

tać, kto poniesie odpowiedzialność za porożnienie tych ludzi? Mało tego, za wszystko to, co dotychczas miało tam miejsce. Mam tu ma myśli m.in. tragedie drogowe i zwiększone koszty działalności gospodarczej. Przecież panowie dyrektorzy z GDDKiA wiedzą doskonale, że każda inwestycja drogowa poprzedzona jest badaniem opłacalności ekonomicznej takiego przedsięwzięcia. Tworzy się niezbędne dokumenty, które potwierdzają, że decyzja jest potrzebna. Mamy półtora roku opóźnienia w realizacji inwestycji, prawdopodobne kolejne miesiące przed nami a być może i lata.

Jestem przekonany, że tylko dzięki determinacji ministra Zbigniewa Rynasiewicza, który był motywowany wydarzeniami wokół: protestami społecznymi, zapowiadanymi blokadami drogi krajowej itd., jednak pierwszy, olbrzymi absurd został dzięki niemu usunięty. Żałuję, że stąd wyszedł. Jednak decyzja została podjęta po roku. Przepraszam, już konkluduję…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam nadzieję, że posiedzenie się zarejestrowało i pan minister je odsłucha.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

… pytanie, co stało się takiego w przeciągu roku? Rozumiem, że prowadzono różne analizy, badano stan rzeczy. Inaczej, co stało się takiego w ciągu ostatniego tygodnia, że decyzja została zmieniona? W trakcie wystąpienia strony rządowej przywołany został m.in. wicemarszałek województwa, który wraz z politykami lobbował za takim a nie innym rozwiązaniem obowiązującym na drodze przez dziesięć miesięcy. Kto poniesie polityczną odpowiedzialność za wszystko, co stało się na drodze równoległej do autostrady A4? Kto poniesie odpowiedzialność za to, że władze Tarnowa w porozumieniu z realizującym przedsięwzięcie autostradowe nie znalazły sposobu zażegnania sytuacji przez rok? Przecież najprościej jest pociągać za rękaw politycznego kolegę, który wskaże: „tak, takie rozwiązanie jest najlepsze". Absurdalne oczywiście rozwiązanie, bo niestosowane przecież w Europie i na świecie: autostradą jadą samochody osobowe a samochody ciężkie – wzdłuż autostrady. To jest paradoks, z którym nie spotkaliśmy się nigdzie poza Polską.

W tej sytuacji jeszcze raz powtarzam: należy znaleźć odpowiedź, w ilu przypadkach mamy do czynienia ze skutkami podobnych decyzji? Skutkami, które rzutują na parametry ekonomiczne prowadzenia działalności gospodarczej, ale kończą się – niestety – tak jak w przypadku Łapczycy katastrofą w ruchu lądowym, bo tym było zderzenie autobusu z samochodem ciężarowym. Skutkiem czego giną ludzie. Jak można prowadzić inwestycje bez porozumienia z samorządem lokalnym? Dzisiaj słyszymy: „samorząd miasta nie wykazał aktywności". Na Boga, przecież realizujemy przedsięwzięcie drogowe w przestrzeni publicznej a nie w przestrzeni międzyplanetarnej. Przecież GDDKiA, jako inwestor zastępczy działający w imieniu rządu zdawał sobie doskonale sprawę ze skutków, jakie przyniesie za sobą brak zrealizowanego odcinka między Tarnowem a Rzeszowem. To nie stało się z dnia na dzień, przecież można było przewidzieć skutki zejścia z budowy generalnego wykonawcy na jednym, drugim, trzecim odcinku.

Stąd też odpowiedź wydaje się ważna. Nie ma pana ministra, ale myślę, że przy najbliższej okazji udzieli nam odpowiedzi na pytanie, czy analizuje podobne sytuacje w skali całego kraju i jakie w tym konkretnym przypadku są koszty złych, błędnych decyzji? Mimo wszystko będę się upierał przy tym, że była to błędna decyzja, aby blokować otwarcie ruchu dla samochodów ciężarowych. Bo, jeszcze raz powtarzam, jeżeli chodzi o inżynieryjne elementy, to nie powstało nic w przeciągu roku poza jednym zjazdem, o którym tutaj mówiliśmy wcześniej. Także jechałem dwukrotnie trasą, którą widzieliśmy tutaj na filmie i też wiem, panie pośle, że przed wpuszczeniem ruchu straciłem tam dosyć dużo czasu. Liczyłem, że będzie szybciej. To nie było tak, że przed włączeniem ruchu samochodów ciężarowych był tam idealny przejazd a po włączeniu – wszystko się blokuje.

Poseł Józef Racki (PSL):

Ile czekałeś?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wiesz co, już nie pamiętam, ale w każdym razie było to sporo.

Poseł Józef Racki (PSL):

Pół godziny?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie wiem, nie pamiętam. Mogę nie pamiętać, bo było to wiosną i latem tego roku. Stąd też na wstępie mam nadzieję, że pan minister odpowie na pytanie, jakie są straty z tego tytułu? Czy analizuje teraz, jako minister, który przejął w obowiązku kwestie nadzoru nad realizacją inwestycji drogowych w Polsce, występowanie takich sytuacji w skali całego kraju? I w końcu, jakie rozwiązanie do czasu zrealizowania kolejnego odcinka A4 proponuje samemu miastu Tarnów? To w tym momencie też jest bardzo istotne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, lista mówców została wyczerpana. Proszę pana dyrektora o odniesienie się do zadanych pytań i poruszonych kwestii. Dzisiaj mieliśmy naprawdę bardzo długie posiedzenia, co prawda wspólne z Komisją Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, ale także z udziałem posłów z Komisji Infrastruktury. Mógłbym tak analogicznie zapytać, panie przewodniczący Adamczyk. To, że dzisiaj w trakcie wspólnego posiedzenia Komisji emocje sięgały zenitu i, że dwa kluby poróżniły się w zasadniczej mierze, to ciekawe, kto za to zapłaci? Uważam, że to też ma cenę. Kto ma za to zapłacić?

Panie przewodniczący, odwrotnie można stawiać pytanie. Nie jakie straty, ale jakie zyski były z tego tytułu, że dziesięć miesięcy temu puszczony został ruch osobowy? To już miało znaczenie, że jest mniejszy ruch na starym przebiegu trasy. Wszystko możemy postawić na głowie, tylko – czy o to chodzi? Czy po to powinniśmy się zbierać w gronie sejmowej Komisji Infrastruktury, żeby zauważyć, że robione są badanie, że miasto prezydenckie współpracuje z generalną dyrekcją, aby doszli do porozumienia i podjęli właściwe, racjonalne decyzje? Naprawdę, punkt widzenia zależy od punktu siedzenia, to klasyczny przykład.

Oddaję głos panu dyrektorowi Maciejewskiemu, bardzo proszę.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, odniosę się właściwie do jednego konkretnego pytania, które było mi postawione przez pana posła Rackiego. Dotyczyło ono natężenia ruchu pojazdów, które notujemy w tym rejonie. Będę bazował na Generalnym Pomiarze Ruchu. To są dane z 2010 r., ponieważ pomiary robione są co pięć lat. Wskazują, że na wlocie od zachodu do Tarnowa najwyższa wartość jaką zanotowaliśmy to 24 tys. wszystkich pojazdów na dobę, na wlocie od wschodu jest to 18.733, na południowej obwodnicy Tarnowa najwyższa wartość to 17.839 i na północnym wylocie w kierunku na Kielce 11.765 pojazdów. Dane są oczywiście dostępne na naszej stronie internetowej, można je sobie zweryfikować. Takie są wartości bezwzględne.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ad vocem do wypowiedzi pana przewodniczącego. My absolutnie nie negujemy, że otwarto ruch. Szczególnie mieszkańcy korzystają z autostrady i na pewno jest duże zadowolenie. Czekaliśmy na to wiele lat. Tego nie negujemy, tylko jeszcze raz pokazuję, jaka jest głupota, ile pieniędzy poszło w błoto. Proszę nie mówić na zasadzie, że nie jeździmy po błocie, tylko po autostradzie. Mówię o tym przysłowiowo, bo są: ekrany, ronda, złe projekty.

Gdyby tyle milionów a, może sięgnęlibyśmy, nawet setek milionów złotych, nie zostało zmarnowane, to nie byłoby tej sytuacji. Można by już wybudować obwodnicę i wiele innych rzeczy. Podkreślamy marnotrawstwo, niegospodarność, bo nie jesteśmy tak bogatym krajem, żeby było nas na to stać. Zresztą bogaty będzie bardziej oszczędzał, bo weźmie bardzo dobrych projektantów, którzy potrafią oszczędzać. A my potrafimy tak beztrosko wywalać pieniądze. Jeszcze raz mówię generalnej dyrekcji – Wierzchosławice,

drugi zjazd. To się po prostu nie mieści w głowie, jak można coś takiego zaprojektować. Poza tym jest jeszcze inna sprawa, o której mówiłem, ale narażam się tutaj. Zjazd między Bochnią a Brzeskiem powinien być jeden i sprawa byłaby załatwiona, bo odległość między nimi wynosi 10 km, ale lokalni rządzący się nie zgodzili. Każdy musi mieć zjazd do środka swojej miejscowości, przez teren zabudowany. Oszczędności byłyby niesamowite i to jest kolejny przykład.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jasne, możemy w różny sposób patrzeć na sprawy. Zgadzam się z tym, zresztą mówiłem, że wyśrubowaliśmy normy zupełnie niepotrzebnie, bo żaden kraj w UE nie przyjął takich norm a dzisiaj są po prostu tego efekty. Mówiłem, że nie możemy tego zmienić do pięciu lat. Po pięciu latach pewnie będziemy zmieniać, ale to też będą koszty, bo trzeba to zdejmować, trzeba zupełnie inaczej do tego podchodzić.

Chcę tylko powiedzieć jako użytkownik, bo mieszkając we wschodniej części kraju i jeżdżąc do królewskiego miasta Krakowa a także Tarnowa, często pokonywałem i pokonuję trasę od Rzeszowa. Przypomnijcie sobie, kiedyś jazda przed wybudowaniem autostrady to była po prostu droga przez mękę. Nie licząc już ofiar, tylko czas stracony w tych korkach. W związku z tym jeszcze raz: można mówić o stratach, ale przede wszystkim byłbym za tym, żebyśmy mówili o zyskach.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos? Nie ma. Ale było trzech, to zdecydujcie, który z posłów wnioskodawców podsumuje.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Podany we wniosku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Naprawdę nie mam we wniosku żadnego z was wymienionego. Który z panów posłów wnioskodawców będzie podsumowywał? Pan poseł Czesak się zgłosił. Nie. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, myślę, że niepotrzebnie padły tutaj słowa, że rozmawiamy o przypadku budowy autostrady, gdzie wręcz wzorcowo generalna dyrekcja współpracuje z samorządem, samorząd się stara, wszystko powstaje nam zgodnie z planem i można by odwrócić pytanie, jakie były koszty na jakie były zyski.

Panie przewodniczący, zupełnie świadomie zwołaliśmy to dzisiejsze posiedzenie. Sytuację mamy cokolwiek inną. Ruch został puszczony i jeszcze raz powtarzam, że wiemy też, komu to zawdzięczamy. Na skutek rzeczowej analizy udało się zmienić głupią polityczną decyzję. To jest poza dyskusją. Dzisiaj powinniśmy wskazać na potrzebę współpracy generalnej dyrekcji z samorządem, bo w Tarnowie widać jak na tacy, że współpracy z samorządami nie ma, że państwo buduje drogi a realizujący je inwestor zastępczy mówi: „mnie nie interesuje zjazd, nie interesuje mnie problem komunikacji z całym rusztem drogowym”. Taka jest rzeczywistość nie tylko w Tarnowie, ale w całej Polsce. W przypadku autostrady A4 mamy chociażby Bochnię czy Brzesko. Mamy wiele takich przypadków.

Zaś co do samej inwestycji, panie przewodniczący, to należy wyraźnie przypomnieć, jaki był pierwotny termin jej realizacji. To był przełom 2011/2012, później był kolejny kontrakt na styczeń 2013 r.. W listopadzie 2012 r. puszczono ruch samochodów osobowych. A można by zadać pytanie: kto i dlaczego zdecydował, że nie puszczono ruchu w całości i nie założono, że będzie on w części eliminowany, gdyby dochodziło do zatorów w Tarnowie? Nie poszukiwano innych rozwiązań, żeby nie antagonizować społeczności lokalnych. Państwo budując drogi powinno łączyć a nie dzielić ludzi. O to nam chodziło, kiedy składaliśmy wniosek o posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury w tejże właśnie sprawie. Na samym wstępie mówiłem, że tutaj jak w soczewce skupiają się skutki błędnych decyzji podejmowanych w czasie realizacji tej inwestycji.

Panie przewodniczący, dziękuję wszystkim tym, którzy przygotowali dzisiaj prezentację, GDDKiA i panu ministrowi oraz posłom za obecność na dzisiejszym posiedzeniu

Komisji. Bardzo proszę, jeżeli jest to możliwe, aby prezentacja, z którą mieliśmy dzisiaj okazję się zapoznać została przekazana także posłom, członkom Komisji Infrastruktury.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zwracam się do pana dyrektora, jeżeli jest to możliwe, to proszę udostępnić prezentację posłom, członkom Komisji.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Dziękuję za udział. Do zobaczenia.